

[Peter Nielsen.]

bemærke, at der ifølge det oplyste absolut intet er at bebrejde hverken flyvevåbenets ledelse eller vedkommende pilot, idet han foretog alt menneskeligt muligt for at undgå nedstyrtning over byen, men at en pilot i en sådan situation på det nærmeste er magtesløs. Vi har også den udtalelse, som han ifølge dagbladet Ny Tid fra 2. december fremkom med umiddelbart efter ulykken. Jeg beder om tilladelse til at citere:

„Jeg kunne næsten intet foretage mig i den tilstand, jeg var i, men min eneste tanke var at undgå, at maskinen ramte Nørresundby. Jeg kunne ikke påvirke maskinen, men jeg prøvede.“

Vil det under sådanne forhold ikke være bedst, om man nu, før frygteligere ting kan hænde, drager omsorg for, at øvelser over tæt bebyggede områder undgås? Selv om Danmark er et lille land og en jetjager skal have stor plads til sine øvelser, må man dog kunne undgå de tæt bebyggede områder; de udgør kun en lille part, og derfor spørger jeg den højtærede forsvarsminister: kan der træffes foranstaltninger til beskyttelse af civilbefolkningen mod ulykker under flyvevåbenets øvelser?

Forsvarsministeren (*Poul Hansen*): Jeg forstår fuldt ud den bekymring, der er kommet til udtryk i det ærede medlem hr. Peter Niensens spørgsmål, og jeg kan forsikre det ærede medlem om, at vi i forsvarsministeriet i ikke mindre grad er optaget af problemet, ligesom jeg ved, at man i flyvevåbenet ser meget alvorligt på spørgsmålet om flyvesikkerheden og til stadighed udfolder de største bestræbelser for at begrænse ulykkernes antal til det mindst mulige.

Det ærede medlems formulering af sit spørgsmål kunne efterlade det indtryk, at der intet er gjort for at beskytte civilbefolkningen mod ulykker under flyvevåbenets øvelser. Et sådant indtryk er forkert. Jeg tør sige, at der findes både omfattende og strenge sikkerhedsbestemmelser; det

gælder såvel det tekniske eftersyn af vore flyvemaskiner som selve flyvningen. Det er umuligt for mig at nævne alle bestemmelserne, men jeg kan eksempelvis nævne bestemmelserne om flyvehøjden, der er lige så strenge eller strengere end andre landes, og som tager særligt hensyn til tæt bebyggede områder. Jeg kan endvidere nævne, at den såkaldte kunstflyvning, der er et led i uddannelsen til luftkamp, overhovedet ikke må finde sted over tæt bebyggelse. Også for formationsflyvning gælder særlige bestemmelser, hvis formål ligeledes er at undgå ulykker.

Da jeg forstod på det ærede medlem, at han ønskede øvelsesflyvninger trukket længere bort fra tæt bebyggede områder, kan det måske være rigtigt at give nogle få oplysninger netop om den ulykke, han omtalte.

Den pågældende pilot, som har gennemgået den normale uddannelse i Canada, fløj sin anden såkaldte omskolingslektion. Herunder havde han gennembrudt lydturen i 9 000-13 000 m højde over Skagerrak — det er kun tilladt at gennembyrde lydturen ude over havene — og han skulle herefter foretage lettere kunstflyvningsøvelser. Som afslutning på denne sidste del af lektionen udførte piloten to rulninger i 9 000 m højde over Store Vildmose ca. 20 km nordvest for Ålborg. Efter anden rulning sprang flyets cockpittag af. Jeg skal her straks sige, at efter de oplysninger, der foreligger for mig, havde dette uheld ingen forbindelse med de øvelser, piloten foretog. Ved opspringet kom maskinen ud for et voldsomt vindpres, der bl. a. medførte, at han intet kunne se, og det er fuldt forståeligt, at han mistede kontrollen over fartøjet og ikke havde anden udvej end at forlade maskinen med katapultsædet. Udspringet skete efter det for mig oplyste ca. 10 km nord for Ålborg, flyvemaskinen faldt ned 6 km nord for Ålborg, og piloten landede umiddelbart sydøst for byen.

Jeg har nævnt disse enkeltheder for at gøre det klart, hvor vanskeligt for ikke at